



**GRADO EN ADMINISTRACIÓN Y DIRECCIÓN DE
EMPRESAS**

CURSO ACADÉMICO 2020-2021

TRABAJO FIN DE GRADO

**ANÁLISIS ECONÓMICO
FINANCIERO DEL PUERTO
DE SANTANDER
(2018/2019)**

**ECONOMIC AND FINANCIAL ANALYSIS OF THE PORT OF
SANTANDER (2018/2019)**

AUTOR: Mario Gutiérrez Aguilera

DIRECTOR: Jaime Llano Serdio

Julio 2021



ÍNDICE

1. RESUMEN.....	4
2. RESUMEN DEL TRABAJO EN INGLÉS.....	5
3. INTRODUCCIÓN.....	6
4. TRÁFICO Y TASAS.....	7
4.1 TRÁFICO SEGÚN SU PRESENTACIÓN A NIVEL NACIONAL	8
4.1.1 Granel líquido.....	11
4.1.2 Granel sólido	12
4.1.3 Mercancía general.....	13
4.2 TRÁFICO SEGÚN SU PRESENTACIÓN A NIVEL LOCAL.....	14
4.2.1 Graneles líquidos	15
4.2.2 Graneles sólidos.....	15
4.2.3 Mercancía general.....	15
5. ANÁLISIS ECONÓMICO FINANCIERO DEL SECTOR	17
5.1 METODOLOGÍA.....	17
5.2 ANÁLISIS FINANCIERO	17
5.2.1 Fondo de maniobra.....	17
5.2.2 Liquidez.....	18
5.2.3 Autonomía financiera	19
5.2.4 Solvencia	20
5.3 ANÁLISIS ECONÓMICO	21
5.3.1 Importe neto de la cifra de negocios.....	21
5.3.2 Rotación del activo	23
5.4 RENTABILIDADES Y APALANCAMIENTO FINANCIERO	23
5.4.1 Rentabilidad económica	23
5.4.2 Rentabilidad financiera	24
5.4.3 Apalancamiento financiero.....	25
6. CONCLUSIONES.....	27
7. BIBLIOGRAFÍA	29



INDICE DE GRÁFICAS

Gráfica 4-1. Tasa del buque, expresado en euros. Fuente: elaboración propia.	7
Gráfica 4-2. Evolución de las mayores tasas de contratación por grupos ocupacionales. Fuente: Servicio Público de Empleo Estatal.	10
Gráfica 4-3. Composición del tráfico total. Fuente: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.....	11
Gráfica 4-4. Mercancías según forma de presentación. Fuente: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Graneles líquidos (Biocombustibles)	12
Gráfica 4-5. Mercancías según forma de presentación. Fuente: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Graneles sólidos.	13
Gráfica 4-6. Mercancías según forma de presentación. Fuente: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Mercancía General.	14
Gráfica 4-7. Distribución del tráfico de automóviles por marcas en el año 2019. Fuente: Autoridad Portuaria de Santander.	16
Gráfica 5-1. Evolución del fondo de maniobra. Fuente: Elaboración propia.....	18
Gráfica 5-2. Evolución del grado de liquidez. Fuente: Elaboración propia.....	19
Gráfica 5-3. Autonomía financiera. Fuente: Elaboración propia.	20
Gráfica 5-4. Evolución del grado de solvencia. Fuente: Elaboración propia.	21
Gráfica 5-5. Importe neto de la cifra de negocios en euros. Fuente: Autoridad portuaria de Santander. Cuenta de pérdidas y ganancias correspondiente al ejercicio terminado el 31-12-2019	22
Gráfica 5-6. Tasas y tarifas de la Autoridad Portuaria de Santander. Fuente: Autoridad Portuaria de Santander.	23
Gráfica 5-7. Evolución rentabilidad económica Autoridad Portuaria de Santander. Fuente: Elaboración propia.....	24
Gráfica 5-8. Evolución rentabilidad financiera Autoridad Portuaria de Santander. Fuente: Elaboración propia.....	25
Gráfica 5-9. Evolución apalancamiento financiero Autoridad Portuaria de Santander. Fuente: Elaboración propia.....	26



1. RESUMEN

El presente documento trata de explicar la situación que rodea y que afecta al mundo de la estiba y desestiba a nivel nacional, y local, siendo Santander el principal puerto a estudiar. Para ello hemos analizado las dos principales vías de ingresos de las Autoridades Portuarias de este país, como son el tráfico y las tasas portuarias. Este análisis emana del estudio del tráfico de los tres tipos de carga más importantes en el país y los factores que más están afectando a estas cargas, que proporcionan a los puertos de España una continua fuente de ingresos y oportunidades laborales que hacen que sea el sector marítimo de vital importancia para la logística de este país, destacando la influencia a nivel nacional por sus puestos laborales y la gran dependencia que tienen los puertos de nuestro país con las grandes compañías de consignatarios, siendo estos la principal herramienta de trabajo del sector.

En primer lugar, comentaremos y observaremos, las cantidades totales transportadas por tipo de carga y su representación en forma de tasas portuarias, relacionando de esta manera, las tres tasas portuarias más reconocidas en España y Santander como son la tasa del buque, la tasa del pesaje y la tasa de la mercancía, con las cargas más solicitadas por los puertos del país, como el tráfico de graneles líquidos, sólidos y mercancía general.

En segundo lugar, realizaremos un análisis económico financiero de la Autoridad Portuaria de Santander, en donde gracias a la forma de trato su tráfico y sus tasas, seremos capaces de analizar su liquidez, solvencia, capacidad productiva, y rentabilidades económicas y financieras entre otras, mostrándonos de esta manera la situación del puerto de Santander en el periodo 2018 y 2019

Finalmente concluiremos el presente análisis con una valoración sobre las posibles amenazas futuras del puerto, como son las nuevas medidas ecológicas utilizadas por las grandes compañías navieras en términos de combustibles u optimización de transporte, o la renovación de instalaciones del puerto, ampliando su tamaño para mejorar la capacidad de llegada de las grandes compañías de cargueros que transitan por la bahía, siendo estas ampliaciones las inversiones más relevantes de la Autoridad Portuaria de Santander.



2. RESUMEN DEL TRABAJO EN INGLÉS

The following document, tries to explain the situation that involves and affects the world of stowage and unstowage at national and local level, being Santander the main port to be studied. To do so, we have analysed the two main sources of incomes for the Porth Authorities of this country, as port traffic or port charges. This analysis emanates from the study of the traffic of the three most important types of cargo in the country and the factors that most affects these cargoes , that provides to the ports of Spain a continuous source of incomes and employment opportunities that makes the maritime sector of vital importance for the logistic of this country, highlighting the influence at national level due to their employment and the huge dependence that the estate ports have with the greatest consignees companies, being these the main working tool of the sector.

Firstly, we will comment and observe, the total of quantities transported by type of cargo, and their representation in form of port charges, thus relating the three most recognized port charges in Spain and Santander such as the vessel fee, the weighing fee, and the cargo fee, with the most requested cargoes of the country's ports, such as the bulk traffic of liquid, solid and general cargo.

Secondly, we will do an economical and financial analysis of the Santander Porth Authority where thankfully to their traffic and port charges treatment, we will be able to analyse their liquidity, solvency, productive capacity, and economic and financial profitability among others, showing us on this way the situation of the Santander port, during the period of 2018 and 2019.

Finally, we will conclude the following analysis with an assessment of the possible future threats to the port, such as the new ecological measurements used by the greatest shipping companies in terms of fuel or transport optimisation, or the renovation of the port facilities, enlarging the size to improve the capacity of arrivals of the greatest cargo companies that transit through the bay, being this enlargement, the most relevant investment of the Santander Porth Authority.



3. INTRODUCCIÓN

La actividad marítima es reconocida desde hace miles de años, como una fuente de ingresos, de trabajo y de reconocimiento. En donde oferta y demanda se juntan para poder satisfacer las necesidades de una población. En el caso de Santander debemos destacar la importancia de su puerto desde hace mas de 2000 años, ya que el Imperio Romano se instaló en la capital cántabra para poder explotar las localidades mineras del interior de la región, creando así el primer puerto de la ciudad, en lo que hoy es conocido como la Catedral de la Asunción. Posteriormente la importancia económica se basó en el tráfico de lanas y ganado bovino del interior de Castilla, abasteciendo a países del norte de Europa como Francia o Holanda, considerando Santander la puerta de Castilla, o finalmente la ampliación de localidades de la bahía como Astillero, que fue reconocida como el puerto militar del estado por su capacidad productiva de artillería, utilizada por la ejercito de marina del país. Estas transacciones son el claro ejemplo de la importancia que tiene la logística marítima, ya que gracias a esta actividad el reconocimiento y el tamaño de la ciudad de Santander han crecido notablemente durante los últimos 2000 años.

Como en el pasado este tráfico debía pagar la tasa correspondiente por la actividad realizada, siendo este mecanismo la principal forma de ingreso de los puertos del país y que hoy por hoy siguen manteniendo esta forma de ingreso en 8 tipos de tasas portuarias diferentes, siendo de vital importancia para la disposición general del país, ya que se nutre a partir de las 28 Autoridades Portuarias de nuestro país.

En este informe podremos observar la influencia de este tráfico, destacado en tres tipos de carga, graneles líquidos, sólidos y mercancía general, que son los encargados de generar riqueza para las Autoridades Portuarias de este país, que posteriormente será estudiada, y de esta manera podremos observar la forma de utilización de estos recursos para la mejora de las condiciones de sus instalaciones, así pudiendo aumentar la cantidad de tráfico y con ello sus ingresos.

Estas ampliaciones han sido de vital importancia para el puerto de Santander ya que año tras año el tamaño del puerto es menor para la cantidad traficada, siendo su ampliación su continuo dilema a la hora de poder adaptarse a los principales factores de cambio de su entorno, como la política, economía, ecologismo o su entorno social entre otros.



4. TRÁFICO Y TASAS

El término tráfico se puede definir como el movimiento de mercancías o personas a través de cualquier medio. En el sector marítimo se deben destacar dos tipos: la importación y exportación, y el tráfico en tránsito, que después serán definidos detalladamente. De esta manera relacionaremos este movimiento de mercancías con las tasas portuarias que están obligados a pagar por el movimiento de estas embarcaciones.

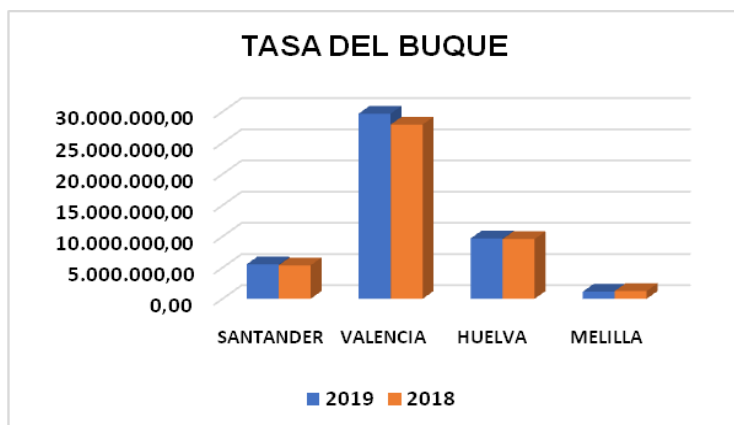
Los tres tipos de mercancías que observaremos en este informe serán: el tráfico de graneles sólidos, líquidos y mercancía general, que sumaron en el ejercicio de 2019, 564.504.040 toneladas en mercancías, un 0,17% más que el periodo anterior, y que son hoy por hoy el tráfico de mayor importancia del movimiento portuario de nuestro país.

En relación con las tasas portuarias, podemos destacar las 3 más importantes en este país, como son: la tasa del buque, la tasa de utilización y la tasa de la mercancía.

En primer lugar, hablaremos de la tasa del buque, basada en la utilización de las aguas o la zona de servicio del puerto, como las instalaciones, o la necesidad de la prestación de servicios por parte de la Autoridad Portuaria correspondiente, desde el primer amarre en puerto hasta llevar el ancla.

En segundo lugar, destacamos la tasa del pesaje, que tiene como hecho imponible, la utilización de las instalaciones portuarias correspondientes, de todos aquellos que embarquen o desembarquen, ya sean pasajeros o vehículos. Esta tasa está enfocada al transporte de personas.

En cuanto a la tasa de la mercancía, está enfocado a la utilización de todas las entradas y salidas en puerto, en las zonas habilitadas de carga y descarga, y de sus elementos de transporte que efectúen tránsito por la Autoridad Portuaria pertinente, ya sea marítimo, terrestre o ferroviario. Por último, nombrar las tasas de actividad y ocupación basadas en el ejercicio de actividades de servicios o industriales, en la ocupación del dominio público concedido por la Autoridad Portuaria, sujetas a su autorización.



Gráfica 4-1. Tasa del buque, expresado en euros. Fuente: Elaboración propia, datos obtenidos de los Puertos del Estado



Las diferentes tasas portuarias siguen un régimen general para su cuota íntegra, basado en diferentes motivos. En el caso de la tasa del buque, como hemos comentado antes se basa en la estancia y atraque en zonas de fondeo pertenecientes a una Autoridad Portuaria nacional, y su forma de cálculo es de la siguiente manera:

$$\frac{GT}{100} \times E \times (B \text{ o } S) \times CC \times \text{coeficientes}$$

Donde:

- GT: Arqueo bruto del buque o volumen. Como mínimo 100 GT.
- E: Estancia. Mínimo 3 horas y máximo 15 horas de cada 24.
- B/S: Cuantía básica. 1,43 € si es B, o 1,20 € si es S, en este caso para cortas distancias.
- CC: Coeficiente corrector de la tasa del buque, 1,25.
- Coeficientes: Coeficientes pertenecientes a cada Autoridad Portuaria nacional.

Las diferentes tasas portuarias utilizan de igual manera su forma de cálculo, de esta manera relacionaremos el tráfico existente con las tres tasas más utilizadas, como la tasa del buque, la tasa de la mercancía y la tasa del pesaje. Tasas o bonificaciones que vienen acompañadas de ciertas restricciones, como la suspensión inmediata de esta bonificación al haber alcanzado el límite total del ejercicio por parte de la Autoridad Portuaria pertinente, o la limitación del menos del 20% en la recaudación conjunta de las tres tasas más utilizadas. Como las tasas de ocupación o de actividad, donde el 4% del total de los ingresos obtenidos en consideración de tasas por parte de las Autoridades Portuarias se liquidará trimestralmente, siendo este un recurso económico de vital importancia para la administración general de los Puertos del Estado al igual que el valor de las rentas de su patrimonio, los ingresos obtenidos en el ejercicio por su actividad y las aportaciones recibidas.

Finalmente podremos observar la importancia y la relación que tienen los Puertos del Estado y el Puerto de Santander con la situación del momento y poder diferenciar la problemática existente actual originada con los nuevos métodos ecológicos y no contaminantes de transporte que están afectando en gran medida a los cargueros y buques que transitan en nuestro país.

4.1 TRÁFICO SEGÚN SU PRESENTACIÓN A NIVEL NACIONAL

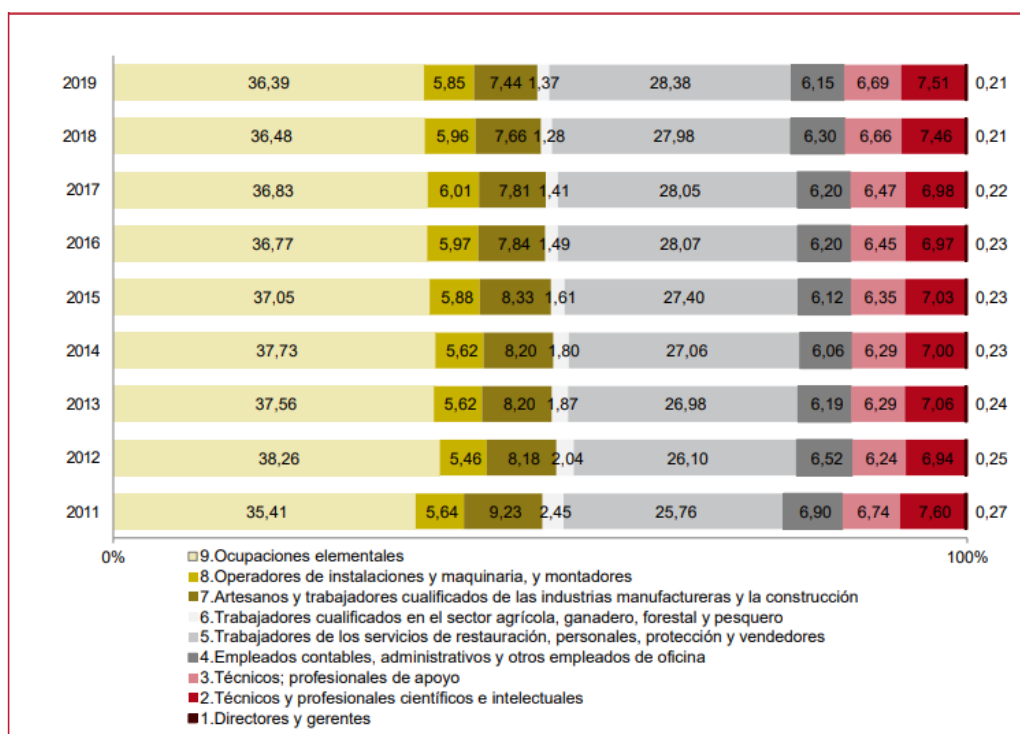
El terreno costero español es el más amplio de la Unión Europea, con 8.000 Km de costa y una situación geográfica privilegiada con conexiones entre Europa y África, que posicionan a España entre los líderes del mundo del transporte marítimo, en gran parte por la consolidación de sus 28 Autoridades Portuarias y sus 46 puertos. El total de mercancías que se exportaron e importaron por España en 2019, por vía marítima, fue de un 75% y un 56%, recogiendo como tráfico total 564.5 millones de toneladas a nivel nacional como hemos comentado anteriormente, proporcionando 12.304 puestos para trabajadores afiliados a la Seguridad Social, un 3.43% menos que en



2018 ,19.788 contratos registrados, y 3.694 demandantes en situación de paro, datos recogidos por el Servicio Público de Empleo Estatal.

La Bahía de Algeciras fue la Autoridad Portuaria con mayor tránsito de mercancías en 2019, con 109 millones de toneladas debido principalmente a las más de 70 millones de toneladas transitadas de mercancía general en forma de contenedores y pasajeros que mejoró notablemente la ruta con el Estrecho de Gibraltar, representando esta Autoridad Portuaria casi el 20% del tránsito nacional. Por otro lado, podemos destacar casos totalmente opuestos al anterior, como le sucedió a la Autoridad Portuaria de Gijón que descendió el tráfico de graneles sólidos debido a la reducción del transporte de carbón con las centrales térmicas de Asturias y León, cerrando el año 2019 con más de 17 millones de toneladas.

Estos valores han de ser reconocidos debido principalmente a la competitividad de las Autoridades Portuarias de nuestro país que han mejorado notablemente el servicio ofrecido y la optimización de las operaciones de transporte. Es de tal importancia esta actividad, que representa casi un 20% del PIB de todo el sector transportista a nivel nacional, siendo el 1,1% de todo el PIB de España. Esta mejora se debe principalmente a la gran importancia que tiene el sector industrial en países como Italia y Alemania, donde las regulaciones que influyen en la exportación de la industria del automóvil mantuvieron los niveles de ocupación en el cuarto trimestre, a diferencia de los cuatro años previos, además debemos dar importancia a la estabilidad en el sector de la industria, que aunque descendiera un 0.39% debido a problemáticas medioambientales principalmente, aumento el número de afiliados en sectores como la minería y el carbón, en un 33,19%, o el del mar en un 0,81%, donde negativamente deberíamos destacar la poca mano laboral femenina en estos sectores en donde apenas llegan al 25% en el campo de la minería o un 10 % en el de la mar. Las distintas Autoridades Portuarias españolas dan empleo a numerosas personas en puestos tales como; administrativos, técnicos de sistemas de información, policías portuarios, técnicos de infraestructuras o técnicos de sistemas y ayudas de navegación entre otros.



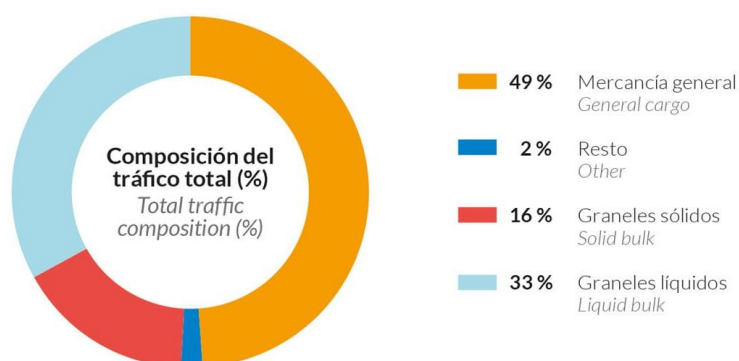
Gráfica 4-2. Evolución de las mayores tasas de contratación por grupos ocupacionales. Fuente: Servicio Público de Empleo Estatal.

El mecanismo de importación y exportación se refiere a aquel en donde el puerto es el punto de origen de una ruta marítima, continuado posteriormente su recorrido por carretera o ferrocarril, al contrario del concepto de transito que simplemente actúa como un punto intermedio en el transcurso de esa ruta marítima.

El tráfico de importaciones y exportaciones está influenciado por la situación económica nacional. Por el contrario, el tráfico de tránsito de mercancías está condicionado por nuestras terminales portuarias, parte de las grandes rutas comerciales del momento, y por la actividad económica mundial.

El tráfico portuario español de 2019 se mantuvo estable debido al incremento de mercancías en tránsito, 154.656.062 toneladas exactamente, a diferencia de las 148.087.521 del periodo anterior, como con la bajada de importaciones y exportaciones, en respuesta a las políticas de descarbonización, propiciando una menor expansión del PIB, que el año anterior. Por el contrario, según FMI el PIB mundial creció un 2,9% debido a la incertidumbre del Brexit, las malas relaciones entre China y EE. UU. y finalmente la desaceleración económica de Alemania y la zona euro propiciando un incremento del comercio marítimo en un 0.6%.

Como se puede observar, el tráfico de Mercancía General fue el más cuantioso en España en 2019, representando casi la mitad de la totalidad de mercancías transportadas, debido al aumento del tráfico de productos alimenticios, siderúrgicos y químicos.



Gráfica 4-3. Composición del tráfico total. Fuente: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

A continuación, observaremos la composición nacional por tipo de carga, además de un resumen de los principales motivos de la variación de las mercancías traficadas, todo ello representado en unas gráficas de barras que muestran la naturaleza de la carga y su pesaje en toneladas.

4.1.1 Granel líquido

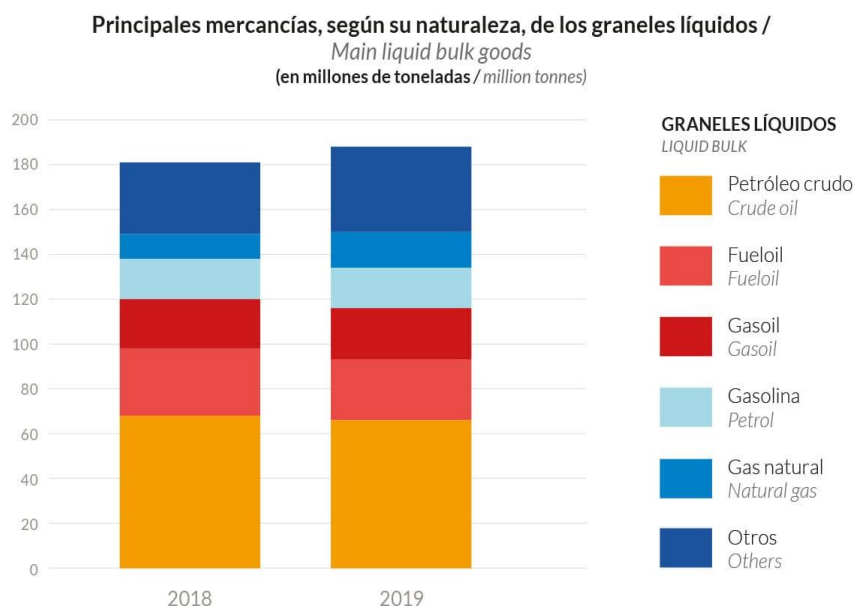
Encargada del tráfico del crudo del petróleo y derivados líquidos como la gasolina o el gasoil, la licuación natural del gas u otros productos químicos en estado líquido. 187,1 millones de toneladas de granel líquido han sido movidos en forma de petróleo, fueloil, gasoil, gasolina, gas natural u otros durante el 2019.

Las importaciones de graneles líquidos ascendieron en 2019, un 4.7% en relación con el año anterior, pero las exportaciones se redujeron un 3.1%. La Organización Marítima Internacional tuvo que aplicar la norma IMO2020, que se encarga de controlar y reducir las emisiones de óxido de azufre, sustancia altamente contaminante que es parte del fueloil empleado por la gran mayoría de embarcaciones.

La disminución del valor del barril de petróleo Brent debido a la problemática con países petrolíferos como Irán y Venezuela como la adaptación de numerosas empresas a nuevos combustibles menos contaminantes fueron factores influyentes en el descenso del tráfico del petróleo en nuestro país.

En cambio, el crecimiento del tráfico del gas natural aumento en un 38,8% debido al incremento de su utilización por los buques, y el de los biocombustibles en su mayoría bioetanol y biodiesel en un 22,1%.

Por el contrario, el tráfico de transito de granel líquido aumento un 12.3%, debido principalmente a la puesta en práctica de la estrategia del bunkering, basada en la gestión y estimación del petróleo o derivados que han de ser almacenados o embarcados.



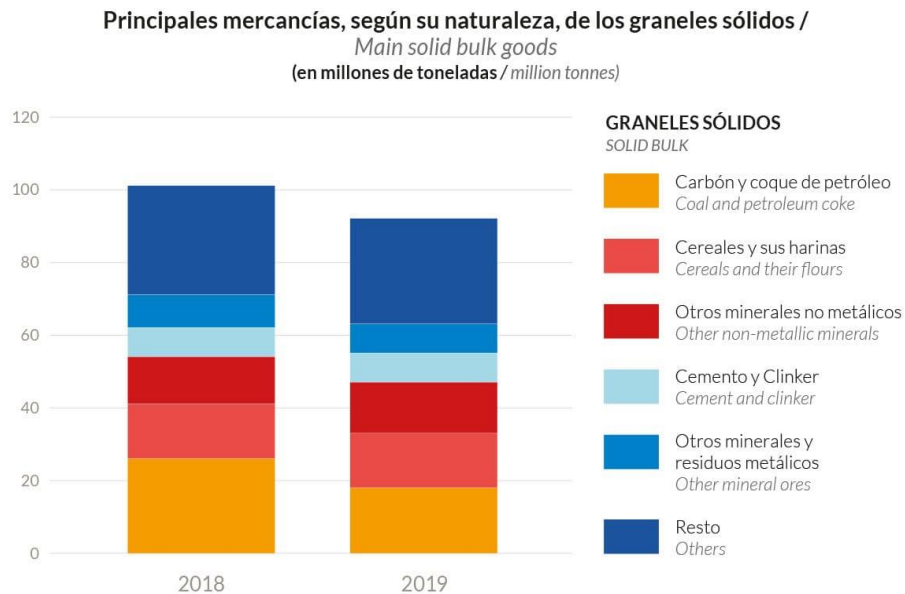
Gráfica 4-4. Mercancías según forma de presentación. Fuente: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Graneles líquidos.

4.1.2 Granel sólido

Es el tráfico de mercancías no embaladas o no envasadas utilizadas para el proceso productivo de diferentes sectores. 90,8 millones de toneladas en forma de carbón, cereales, materiales metálicos y no metálicos, y cemento principalmente, transitaban por los Puertos del Estado en 2019.

Las importaciones de nuestro país en 2019 descendieron un 13,9% y las exportaciones un 4,5% debido principalmente al cierre de 11 centrales térmicas en relación con la política de descarbonización por la que, apuesta la Comisión Europea, y paradójicamente fueron el carbón y el coque del petróleo los materiales de granel sólido de mayor tránsito en nuestro país con cerca de 20 millones de toneladas, aunque se redujeron un 33,1% debido al objetivo de una Europa climáticamente neutra para el 2050.

Debemos tener en cuenta también la continuidad del tráfico de productos agroalimentarios como cereales u otros minerales no metálicos que siguen siendo más de un cuarto del total del granel sólido movido en España, al contrario que el tráfico del cemento que se redujo con respecto al año anterior debido a la falta de competitividad de este sector.



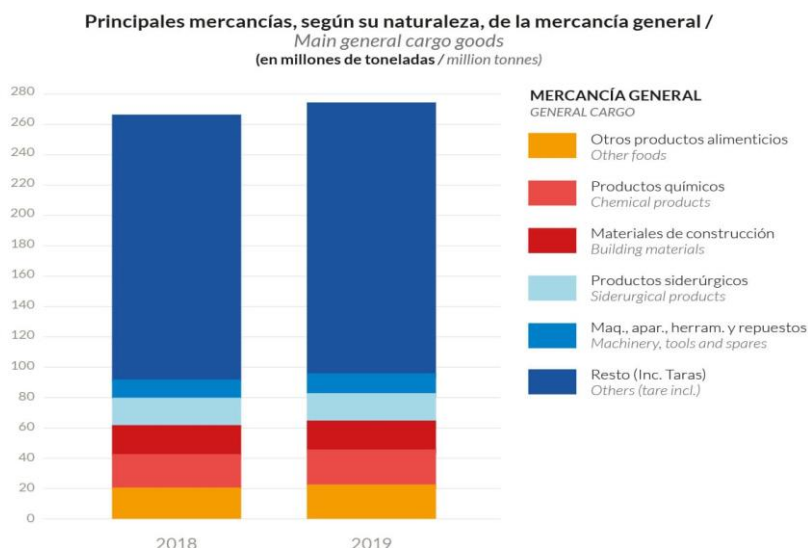
Gráfica 4-5. Mercancías según forma de presentación. Fuente: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Graneles sólidos.

4.1.3 Mercancía general

Basado en el tráfico de mercancías no perecederos envasada o empaquetada y que no requieren de un trato especial, principalmente transportadas por contenedores. En este periodo de 2019 se reconoció 274,0 millones de toneladas en forma de productos alimenticios, químicos, de construcción, siderúrgicos o maquinaria.

La mercancía general en España en 2019 se incrementó un 2,5% en nuestro país debido al eficiente tráfico de productos alimenticios, químicos y siderúrgicos aumentando un 0,1% las importaciones, y un 1,5% las exportaciones debido al aumento competitivo de nuestra economía.

Este tipo de mercancía supone el 49% de la totalidad de las tres clasificaciones, y se basa principalmente en el tráfico de contenedores que suponen un 71% del total de la mercancía general, con 195,2 millones de toneladas movidas por nuestros puertos en esta forma de recipiente de carga.



Gráfica 4-6. Mercancías según forma de presentación. Fuente: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Mercancía General.

4.2 TRÁFICO SEGÚN SU PRESENTACIÓN A NIVEL LOCAL

El Puerto de Santander aumentó un 10,1% el porcentaje de toneladas desplazadas, en comparación a las 5.957.116 toneladas del año 2018, donde se debe tener en cuenta el aumento del tráfico de contenedores en un 36%, y el descenso del número de escalas y de pasajeros, dejándonos un total de 6.556.928 toneladas transitadas por la bahía de Santander. Según los datos del Servicio Público de Empleo Estatal, en Cantabria se registraron 96 afiliados, un 10,34 % más que el año 2018, el número de contratos registrados fue 100 y 29 personas fueron demandantes de paro. Es cierto que estos datos son muy bajos con otros sectores, pero se ha de reconocer igualmente la importancia que tienen otros ciertos sectores como la industria pesquera y conservera que registró 1670 contratos laborales en abril de 2019, en relación con la apertura de la temporada del atún rojo o la anchoa, o la alta rotación en puestos como peones del transporte de mercancías y descargadores con un 3,06. La Autoridad Portuaria de Santander proporciona 157 puestos laborales en 2019, siendo este uno de los municipios que mantuvo mayor estabilidad laboral en el año 2019, en gran parte este equilibrio laboral se debe a la gran dedicación de sus consignatarios, como la empresa Bergé, que mejoró el tránsito en mercancías como cemento, vehículos y mercancía ro-ro, proporcionando 46 puestos laborales en el puerto de Santander en 2019, cabe destacar la zona de La Marina, por su importancia logística como la gran capacidad de movimiento de automóviles, que aunque descendiera un 5,5% en 2019, pudo situarse como el cuarto mejor puerto en este tipo de mercancía a nivel nacional, por detrás de puertos como el de Barcelona, Valencia y Vigo.

Por su parte las importaciones aumentaron un 9% con relación al periodo anterior con más de 3.500.000 de toneladas importadas y con un aumento de las exportaciones que aumentaron casi en 3.000.000 de toneladas.

Este incremento se debe principalmente al correcto funcionamiento de su red ferroviaria que asegura la competitividad con la meseta, en productos como automóviles,



combustibles o cereales, mejorando paralelamente los centros logísticos encargados de esta distribución como el de Muriedas o Raós, favoreciendo y mejorando de una manera general el transporte marítimo, aéreo y terrestre de la ciudad, esta ocupación al terreno marítimo se refleja en un 13,5% de superficie ganada al mar, tales cifras se reflejan en la población total de Cantabria en donde el 45% de la población de la Comunidad autónoma reside alrededor de los 7 municipios que rodean la bahía, siendo Santander, Astillero y Maliaño las localidades con mayor densidad de población.

Este aumento de actividad está relacionado con el incremento de ingresos, como hemos nombrado anteriormente, las tasas que están obligados a pagar aquellas compañías marítimas, es un recurso económico de vital importancia para el Puerto de Santander como para la Autoridad Portuaria Nacional, que reconoció en el ejercicio 2019, la cifra de 9,04 millones de euros, mediante las “tasas de actividad y de ocupación”, y 11,1 millones de euros reconocidos en la “tasa de utilización”. Poniendo de manifiesto la gran importancia que tienen estas tasas en la estructura económica, aumentando la cifra de negocios en un 0,56% respecto al periodo anterior.

4.2.1 Graneles líquidos

323.611 toneladas fueron transitadas en forma de granel liquido por el Puerto de Santander, un 4,7% menos que el periodo anterior, debido a la reducción de exportaciones como el bioetanol en 80.279 toneladas, y al incremento del tráfico de productos petrolíferos en un 34,7% con 64.345 toneladas, equilibrando las dos mercancías liquidas que transitan y que completan algo menos del 5% de las tres mercancías totales.

4.2.2 Graneles sólidos

En cuanto al granel sólido, representa un 55,6% del total de las mercancías transitadas, con 3.646.528 toneladas, considerando este tipo de mercancía la más importante y de mayor tránsito, debido al tráfico de productos como abono con 486.920 toneladas, cemento con 527.966 y chatarra con 236.017 siendo las cargas más comunes, con un incremento del 45% en chatarra, un 23% en cemento y la duplicación del tráfico del azúcar los graneles líquidos y sólidos continúan proporcionando más de la mitad del total de mercancías transitadas por Santander esta continuidad se da gracias al aumento del tamaño de los buques que entran por la bahía y a su optimización de carga, incrementando un 10% el tránsito de este tipo de granel con respecto al periodo anterior. Con 50 escalas anuales la compañía alemana Baltrader, con sede en Hamburgo lidera el tráfico en cemento, con conexiones entre Santander y Plymouth, en segundo lugar, la compañía noruega StrandShipping con 48 escalas entre Santander y Reino Unido y finalmente la compañía holandesa WijnneBarends, con 24 escalas en este tipo de granel.

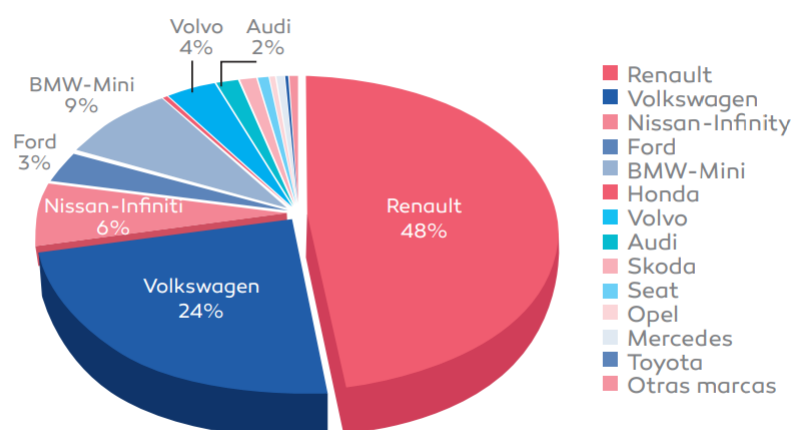
4.2.3 Mercancía general

La mercancía general transitada por Santander en 2019 fue de 2.586.789 toneladas, un 12% más que el periodo anterior, además debemos nombrar otras mercancías que han tenido importancia, como el papel y la pasta en forma de 198.766 toneladas o maquinaria de trabajo que se reconoció en 132.211 toneladas, la mercancía general

es de vital importancia para la Autoridad Portuaria de Santander ya que representa el 40% del total del tráfico.

La compañía finlandesa UPM KymmeneSeaways es la compañía con mayor tráfico de productos forestales y papel en el puerto de Santander, con 40 escalas anuales y con destino el puerto de Ámsterdam. El tráfico de automóviles, como hemos comentado anteriormente descendió un 5,5% su tráfico y un 17% su importación, 457.503 fueron los automóviles que transitaron por el Puerto de Santander en el año 2019. A destacar la marca Renault, transportado por la compañía Euro Marine con sede en Wemmel, Bélgica, haciendo 1 o 2 escalas semanales en el puerto de Santander, repartido en dos rutas, la primera que comienza desde Santander, continua en el puerto francés de Le Havre, y Zeebrugge, (Bélgica), llegando finalmente al puerto británico de Southampton, y una segunda ruta que comienza también desde Santander y tiene un trayecto directo al este de Reino Unido, tal fue esa eficiencia por su trabajo en Europa, que la compañía fue galardonada en 2014 por la alianza Nissan Renault Europa, de igual manera se ha de reconocer la importancia de Volkswagen con 40 escalas anuales y con conexiones entre los puertos Emden, Dublín o Setúbal.

Aunque no pertenezca a este tipo de mercancía debemos destacar la importancia del tráfico Ro-Ro, que se encarga del tráfico de cargamento rodado, como coches o camiones y que proviene del acrónimo en inglés de roll on-roll off, transportando 2.187.265 toneladas en este tipo de cargamento, siendo el tráfico intermodal el más destacado, incrementándose un 45% más que en el periodo anterior, y que consiste en la combinación de los diferentes medios de transporte en un trayecto, para larga distancia el ferrocarril o el barco y para tramos más cortos el camión, la compañía belga CLdN es la empresa con más escalas en el puerto de Santander, con 260 escalas anuales, encargada del tráfico de mercancías ro-ro y contenedores, que continua su ruta por Zeebrugge. En segundo lugar, situaremos a la compañía noruega UECC, encargada del tránsito de vehículos pesados, que continua su ruta por el puerto de Pasajes en Guipúzcoa, llegando finalmente al puerto de Le Havre, acumulando 125 escalas anuales en Santander.



Gráfica 4-7. Distribución del tráfico de automóviles por marcas en el año 2019. Fuente: Autoridad Portuaria de Santander.



5. ANÁLISIS ECONÓMICO FINANCIERO DEL SECTOR

5.1 METODOLOGÍA

El objetivo de este informe es analizar las masas patrimoniales y la salud económica financiera de la Autoridad Portuaria de Santander durante 2018 y 2019. Para interpretar y comprender este análisis debemos saber que el puerto de Santander es un organismo de carácter público encargada de potenciar la capacidad intraportuaria mediante la regulación de entidades privadas para la prestación de sus servicios, entre ellas las consignatarias Bergé o Cantabriasil.

Para ello hemos realizado en primer lugar un análisis financiero, en donde gracias a los ratios de liquidez, solvencia, autonomía financiera y el fondo de maniobra, podemos conocer el tratamiento de los Activos del puerto y su forma de utilización frente a la deuda, datos que han sido obtenidos del Balance de Situación del Puerto de Santander durante los periodos 2019- 2018 y 2015-2014 que posteriormente serán comentados. En cuanto a su análisis económico, lo hemos reflejado en los siguiente ratios como el Importe Neto de la Cifra de Negocios, rotación de sus Activos, apalancamiento financiero y finalmente rentabilidades, económica y financiera, todos estos cálculos y ratios provienen en este caso de la cuenta de Pérdidas y Ganancias, y como en el análisis financiero pertenecen a los mismos periodos, siendo estas dos cuentas anuales junto con la Memoria, las herramientas utilizadas para la elaboración de estos análisis. El análisis parte de los datos obtenidos gracias a la Autoridad Portuaria de Santander, que han sido utilizados en un Excel, para su posterior análisis basado en las asignaturas cursadas como Dirección Financiera o Análisis Contable que nos han proporcionado la información suficiente para el tratamiento de estos ratios y sus masas patrimoniales.

5.2 ANÁLISIS FINANCIERO

Para la realización del análisis financiero de la Autoridad Portuaria de Santander, nos hemos basado en dos estudios el de la solvencia representando con su ratio y el de la autonomía financiera, y para el estudio de la liquidez hemos calculado su propia ratio y el del fondo de maniobra.

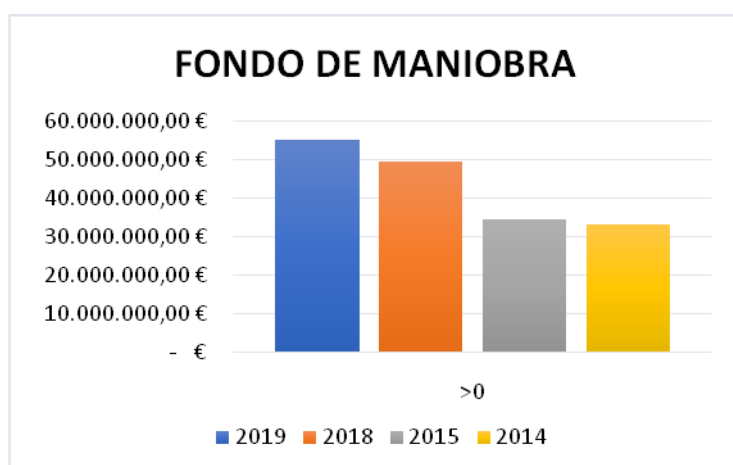
5.2.1 Fondo de maniobra

El fondo de maniobra o capital circulante es la parte del Activo corriente que está financiado con recursos a largo plazo y que son utilizados para su actividad a corto plazo. Cuando el fondo de maniobra es positivo, la situación de la empresa es favorable en el sentido de riesgo y la capacidad para hacer frente a toda aquella deuda llegada a su vencimiento, por el contrario, si es negativa, damos a entender que existen problemas con los pagos a corto plazo.

El fondo de maniobra no siempre que sea positivo va a ser beneficioso, ya que, si es muy alto, da a entender que existe una cierta pérdida de rentabilidad de dichos recursos, al igual que si es negativo no representa una situación adversa, ya que se debe tener en cuenta el sector en el que estemos tratando. Como el ejemplo de las

compañías de distribución como Mercadona o Carrefour, que suelen tener un fondo de maniobra más bajo debido a la gran capacidad de cobro de sus clientes, y al aplazamiento del pago de sus proveedores, resaltando la capacidad de negociación de estas compañías y la forma de financiación con su clientela. Esta técnica también es reflejada en sectores como el industrial.

Su forma de cálculo es la diferencia del Activo corriente entre el Pasivo corriente o la suma de su Patrimonio neto y Pasivo no corriente menos su Activo no corriente que podemos encontrar en el balance de situación. En el año 2019 se registró un fondo de maniobra de 55.076.554,98 € superando los 49.625.551,40 € de 2018, gracias en gran parte al alto volumen reconocido como efectivo con 52.558.480,72 €, cifra que duplica la cantidad obtenida en 2018, y además de la poca inversión financiera a corto plazo realizada ese periodo aumentando su Activo corriente en 60.337.376,08 €. En cuanto a su pasivo corriente debemos reconocer la gran gestión de las deudas a corto plazo de la Autoridad Portuaria de Santander, ya que apenas representan un 9 % del total de su activo corriente recogiendo la cifra de 5.300.821,10 € sustentando su pasivo corriente en sus deudas a corto plazo con 3.182.275,36 € reconocidos en 2019.



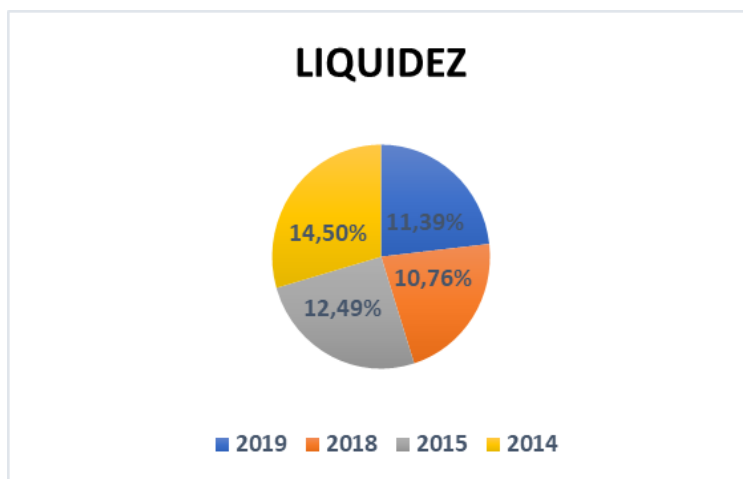
Gráfica 5-1. Evolución del fondo de maniobra. Fuente: Elaboración propia, datos obtenidos de la Autoridad Portuaria de Santander.

5.2.2 Liquidez

El ratio de liquidez o razón corriente nos indica la cantidad de deudas a corto plazo que es cubierta por su activo, es decir la cantidad porcentual de derechos y bienes pertenecientes a su deuda a corto plazo. Su forma de interpretación deriva de su cálculo, y debe rondar un valor en torno al 1,50. Si los valores son inferiores a 1 la empresa no está capacitada para hacer frente a sus deudas a corto plazo, si los valores se comprenden entre 1 y 1,5 podemos estar ante un futuro problema de solvencias dando a entender que carece de una correcta liquidez, por el contrario, si es superior, podemos afirmar que se posee un activo circulante capacitado para hacer frente a sus obligaciones, pudiendo considerarse liquida. Debemos hacer constancia de la problemática sobre un valor muy superior al 1,50 ya que si es muy alto podemos interpretar que existen ciertos recursos ociosos sin rentabilizar que podrían ser utilizados en la financiación de otras inversiones.



El procedimiento para su cálculo consiste en el cociente entre el Activo y el Pasivo corriente. De esta manera destacamos valores altísimos tanto en 2019 con un 11,39% y un 10,75% en 2018, estos valores están sobredimensionados relacionando su activo corriente con los importes de las obligaciones a corto plazo que han de ser atendidas, también se ha de reconocer la importancia de inversión en infraestructuras y mejoras en la conexión ferroviaria con el puerto siendo este el mayor objetivo del momento de la Autoridad Portuaria, de esta manera podemos relacionar estas inversiones con los excesos de los recursos disponibles

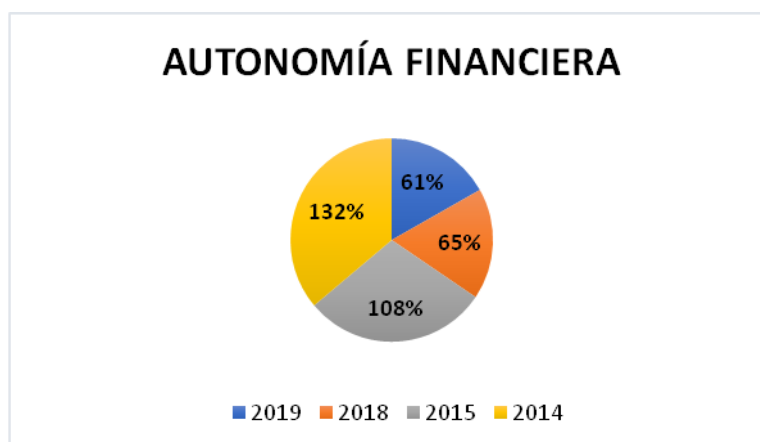


Gráfica 5-2. Evolución del grado de liquidez. Fuente: Elaboración propia, datos obtenidos de la Autoridad Portuaria de Santander.

5.2.3 Autonomía financiera

La autonomía financiera o solvencia patrimonial nos muestra el grado de dependencia de una empresa con el total de sus pasivos en términos de solvencia, mostrando la necesidad de la empresa de capitales ajenos y la forma de utilización de sus activos. Su forma de interpretación se basa en la utilización de sus recursos disponibles provenientes de su propio capital, que ha de ser normalmente la mitad de estos. Los valores de su cálculo deben rondar el valor 1, si son inferiores podemos afirmar que existe cierta dependencia de capitales externos a la empresa, y cuanto mayor sea el valor, es decir superior a 1 mayor será la estabilidad financiera de la empresa.

La forma de cálculo de la autonomía financiera se basa en el cociente entre el Patrimonio Neto y su Pasivo Exigible, proporcionándonos en el año 2019 un 61,48% y un 64,77% el periodo anterior, siendo de vital importancia el gran volumen de Fondos Propios del puerto, gracias al alto valor de su Patrimonio, 253.772.194,43 € y a los resultados acumulados de periodos anteriores que representan un 18% del total de su Patrimonio Neto. Por lo tanto, podemos afirmar que la Autoridad Portuaria de Santander es independiente de la financiación procedente del exterior, dando a conocer la importancia de sus Fondos Propios para la gestión de un posible endeudamiento.

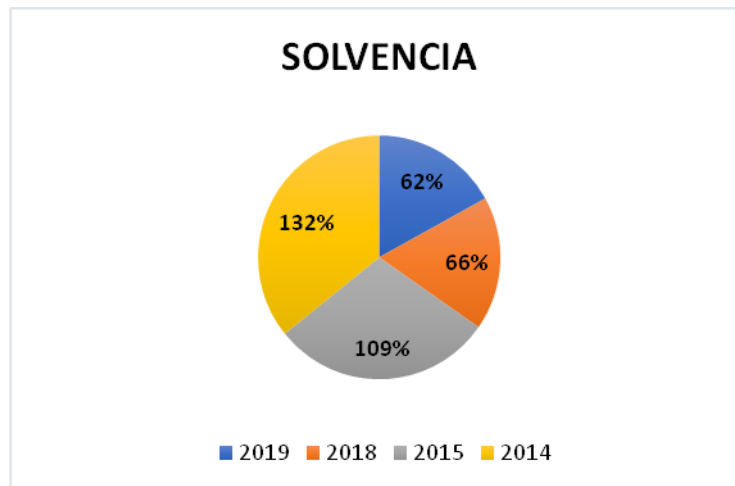


Gráfica 5-3. Autonomía financiera. Fuente: Elaboración propia, datos obtenidos de la Autoridad Portuaria de Santander.

5.2.4 Solvencia

El ratio de solvencia nos muestra la capacidad de una empresa de generar fondos para poder solventar sus compromisos con terceros u obligaciones, determinando si sus activos pueden hacer frente a sus deudas. Su interpretación es muy similar a las ratios calculadas anteriormente, puesto que los valores óptimos deben rondar entre el 1,5 y el 2, los valores por debajo de este intervalo estarán situados en la considerada situación de peligro o alerta, los que superen el intervalo se encontraran en una situación óptima, como en los casos anteriores, si el nivel de solvencia es muy superior al intervalo se puede considerar que existen ciertos activos ociosos y en exceso.

Su forma de cálculo es mediante el cociente entre la totalidad de su Activo y su Pasivo exigible. El grado de solvencia reconocido en el año 2019 fue de 62%, inferior al año 2018 que fue de 66%, debido principalmente al ligero aumento de la totalidad de su Activo, y en gran medida la de su Pasivo exigible, reconocido en sus deudas con entidades de crédito que duplican las del año 2018 en 1.403.992,86€ incremento que hace entender que la Autoridad Portuaria de Santander está capacitada para hacer frente a sus deudas con terceros.



Gráfica 5-4. Evolución del grado de solvencia. Fuente: Elaboración propia, datos obtenidos de la Autoridad Portuaria de Santander.

5.3 ANÁLISIS ECONÓMICO

Para la realización del análisis económico, hemos valorado y comentado dos ratios de vital importancia para la Autoridad Portuaria de Santander, como son el Importe Neto de la Cifra de Negocios, basado en el trato y registro de la totalidad del importe de las tasas portuarias reconocidas, y la rotación de los activos, que proporcionan continuidad a la vida de estas tasas, manteniendo una relación inversa, ya que ante un aumento de los rendimientos de los activos de la empresa, menores deberían ser las tasas recaudadas por el puerto.

5.3.1 Importe neto de la cifra de negocios

El Importe Neto de la Cifra de Negocios es el conocido como el total de ventas de una empresa, en nuestro caso, para las Autoridades Portuarias nacionales está representado como el importe total reconocido en las tasas portuarias correspondientes, que son en sí, su principal entrada de ganancias de capital.

El Importe Neto de la Cifra de Negocios reconocido en el periodo 2019 fue de 22.981.173,37€, incrementándose un 0,56% respecto a 2018, en gran parte por el aumento de su tasa de ocupación que pudo sustentar el ligero descenso de su tasas de utilización, que paradójicamente no se refleja con el aumento de graneles sólidos o mercancías generales de este periodo, gracias al aumento del volumen de carga de ciertos buques, manteniendo el importe de la tasa del buque en 5.531.166,64 €, siendo las tasas del pesaje y de la mercancía las cuotas que notaron un ligero descenso en 2019, de esta manera podemos observar la relación directa que tiene el tráfico portuario con el Importe Neto de la Cifra de Negocios.

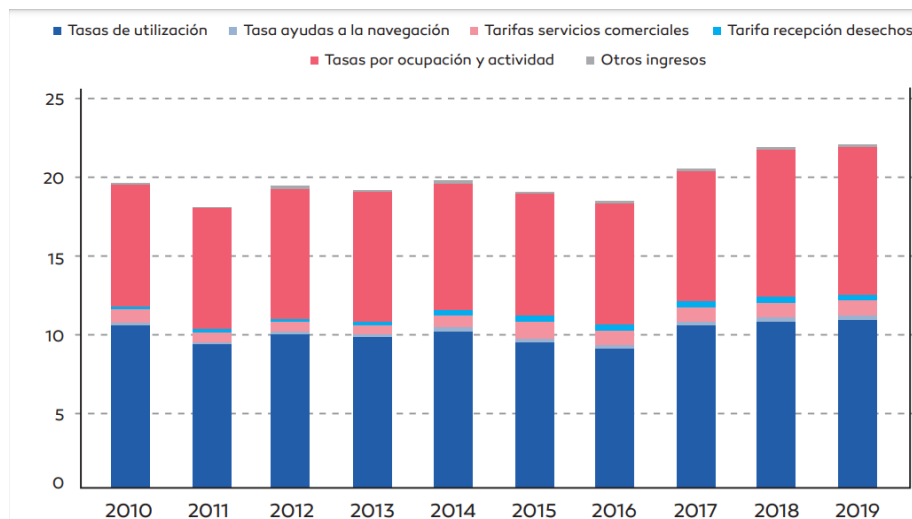
	(Debe) Haber	
	2019	2018
1. IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS	22.981.173,37	22.852.384,43
A. Tasas portuarias	20.385.390,67	20.095.064,85
a) Tasa de ocupación	7.017.628,59	6.663.884,17
b) Tasas de utilización	11.115.201,26	11.260.538,99
1. Tasa del buque (T1)	5.531.166,64	5.369.353,16
2. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T5)	136.001,40	243.056,13
3. Tasa del pasaje (T2)	808.115,45	865.145,98
4. Tasa de la mercancía (T3)	4.366.542,99	4.510.258,98
5. Tasa de la pesca fresca (T4)	171.666,88	189.923,77
6. Tasa por utilización especial de la zona de tránsito (T6)	101.707,90	82.800,97
c) Tasa de actividad	2.025.238,90	2.015.319,59
d) Tasa de ayudas a la navegación	227.321,92	155.322,10
B. Otros ingresos de negocio	2.595.782,70	2.757.319,58
a) Importes adicionales a las tasas	-	-
b) Tarifas y otros	2.595.782,70	2.757.319,58

Gráfica 5-5. Importe neto de la cifra de negocios en euros. Fuente: Autoridad portuaria de Santander. Cuenta de pérdidas y ganancias correspondiente al ejercicio terminado el 31-12-2019

Además, debemos dar a entender la importancia de las autorizaciones de uso de dominio público reflejado en las tasas de actividad y ocupación, en donde se registró un total de 7.017.628,59 € en 2019 en forma de tasa de ocupación y 2.025.238,90 € de tasa de actividad. Estos valores se incrementaron con respecto al periodo anterior debido al aumento de concesiones para el uso de la ocupación de instalaciones o inmuebles entre otros, tramitándose 214 autorizaciones, entre las que cabe destacar la concesión otorgada para el uso del espigón central de Raós para la compañía belga, CLdN, comentada anteriormente, basada en el transporte Ro-Ro, o una concesión que ha sido más visible que el resto ha sido la otorgada a la compañía de Los Reginas, que se encargada del transporte turístico en la bahía de la ciudad, pudiendo utilizar la parte del establecimiento de venta de billetes como una cafetería también.

Podemos resaltar la eficiencia y estabilidad económica de la Autoridad Portuaria de Santander, que cada año aumenta ligeramente su Importe Neto, en gran parte gracias al aumento del tamaño del puerto, en zonas como el muelle 9 de Raós o de Maliaño, ampliando la zona sur del puerto, mejorando el tráfico de contenedores y mercancía ro-ro, aumentando el tráfico en la ciudad, de esta manera aumentando las tasas obligadas a pagar por las compañías de estibación.

En la presente grafica se puede observar el incremento del importe de las correspondientes tasas registradas en la Autoridad Portuaria de Santander durante los últimos cuatro años marcando una tendencia alcista de igual manera en su Importe Neto de la Cifra de Negocios.



Gráfica 5-6. Tasas y tarifas de la Autoridad Portuaria de Santander. Fuente: Autoridad Portuaria de Santander.

5.3.2 Rotación del activo

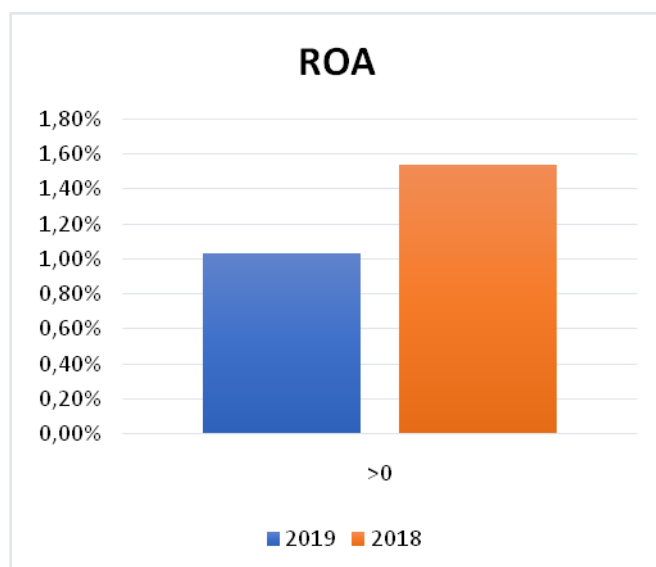
Este ratio relaciona los ingresos de una empresa con sus inversiones ya que mide y calcula el rendimiento total que proporcionan la totalidad de los activos de una empresa. Su forma de cálculo es el cociente entre el Importe Neto de la Cifra de Negocios y sus activos totales, reflejando en 2019 un 6,60% y en 2018 un 6,61%, datos muy similares debido principalmente a la poca variación existente en su Activo total y su Importe Neto de la cifra de Negocios, que nos muestran que la Autoridad Portuaria de Santander tiene una rotación de activos algo baja, con lo cual podemos entender que las inversiones realizadas en su activo no crecen al mismo ritmo que la rentabilidad, con lo cual ofreciendo una productividad menor para generar beneficios.

5.4 RENTABILIDADES Y APALANCAMIENTO FINANCIERO

El estudio de las rentabilidades del puerto de Santander hace referencia al cálculo de la rentabilidad financiera, económica y su apalancamiento financiero.

5.4.1 Rentabilidad económica

La rentabilidad económica o ROA (Return of Assets) mide la capacidad que tienen los activos de una empresa para generar riqueza mediante la explotación de sus recursos propio y ajenos, es decir nos indica el crecimiento de los beneficios que son generados por los activos de una empresa. Su cálculo se basa en el cociente entre su beneficio antes de impuestos y la totalidad de su activo. Como se puede observar en la gráfica, la rentabilidad económica de 2019 se situó en 1,03% y se redujo casi medio punto con respecto al periodo anterior debido al descenso de su beneficio antes de impuestos, llegando a 3.589.208,24 € a diferencia de los 5.320.614,99 € del 2018 que reflejó un 1,54% de rentabilidad económica.



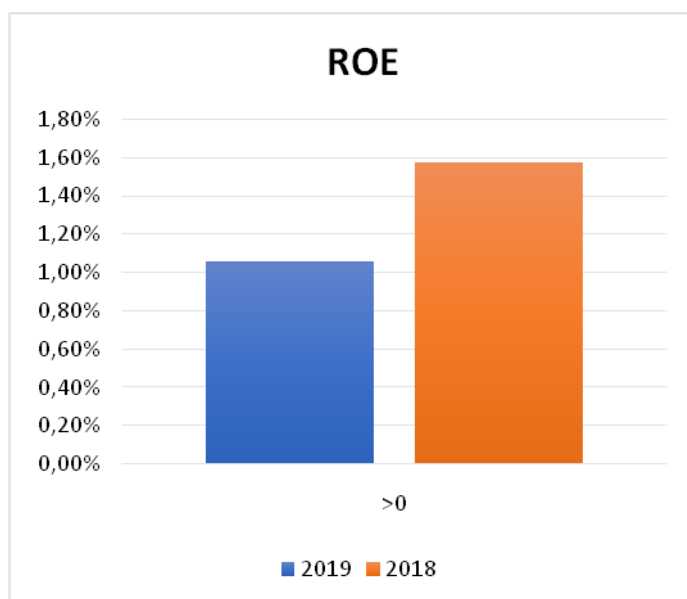
Gráfica 5-7. Evolución rentabilidad económica Autoridad Portuaria de Santander. Fuente: Elaboración propia, datos obtenidos de la Autoridad Portuaria de Santander.

Esta diferencia es debido a la variación de los gastos de explotación de 2019 a 2018, ya que se incrementaron en 1.776.128,56 €, debido a la implicación en reparaciones y conservación o la necesidad de profesionales independientes o a la aportación al Fondo de Compensación Interportuario de 700.000 €, explicando de esta manera la diferencia porcentual en su ROA ya que las modificaciones en su Importe Neto de la Cifra de Negocios, en el gasto de personal y en las Amortizaciones fue mínima, de esta manera los beneficios antes de impuestos se redujeron con respecto a 2018, y por el contrario la totalidad de sus activos aumento ligeramente, este ratio está ligado al Importe Neto de la Cifra de Negocios ya que cuanto mayor sea la rentabilidad económica del puerto, menores deberían ser las tasas a imponer.

5.4.2 Rentabilidad financiera

La rentabilidad financiera o ROE (Return of the Equity) mide la capacidad que tienen los propietarios de una empresa para rentabilizar sus inversiones, es decir una medida del aprovechamiento de los fondos de que intervienen en la empresa. Su cálculo parte de un cociente entre el beneficio neto y el patrimonio neto de la empresa, que nos da un resultado en 2019 de 1,06% menor que la registrada en el año 2018 con 1,57% debido en gran parte al descenso de sus Gastos de Explotación.

Como hemos comentado antes esta variación fue muy significativa en el beneficio neto de la Autoridad Portuaria de Santander reduciendo su resultado final en la Cuenta de Pérdidas y Ganancias en 1.722.578,69 €, ya que apenas hubo variación en el Resultado Financiero, con 41.729,41 € en 2019 y 32.901,35 € en 2018. El resultado financiero por su parte siguió disminuyendo debido a la escasa remuneración de los depósitos bancarios y el aumento de los gastos financieros que traen consigo ciertas cuentas corrientes. Finalmente debemos resaltar la falta de pagos de impuestos de la Autoridad Portuaria de Santander, ya que al ser una entidad pública están exentos del pago de estos y por lo tanto los valores de sus beneficios antes de impuestos son los mismos que después de ellos.



Gráfica 5-8. Evolución rentabilidad financiera Autoridad Portuaria de Santander. Fuente: Elaboración propia, datos obtenidos del Puerto de Santander.

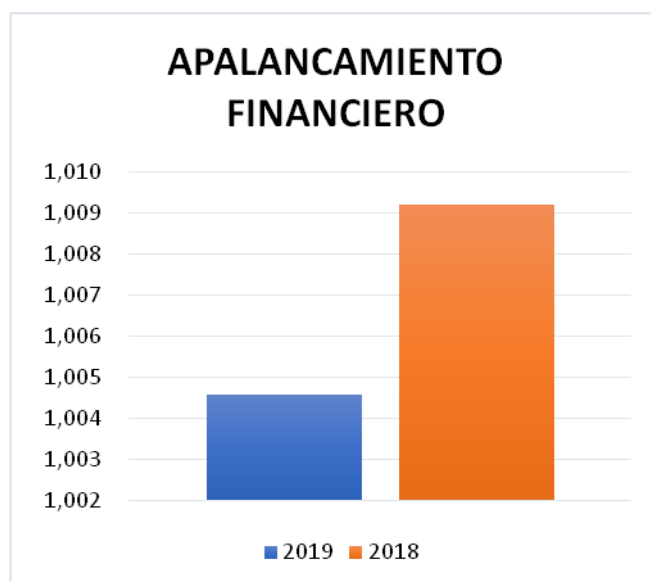
5.4.3 Apalancamiento financiero

Este ratio nos muestra la estructura de capital de una empresa y más en especial, la forma de utilización de su endeudamiento para mejorar la rentabilidad de sus fondos. El Apalancamiento Financiero pone de manifiesto la relación existente entre la Rentabilidad Financiera y la Rentabilidad Económica ya que el ROE depende de la utilización de los activos, representado en su margen y su rotación.

Su forma de interpretación se basa en el cociente entre los activos totales y su patrimonio neto, por el cociente, entre los beneficios antes de impuestos y los beneficios de después de estos. En donde los valores deben estar cercanos al 1, ya que, si los valores son superiores, entendemos que el coste de endeudamiento es inferior a una posible rentabilidad de sus inversiones, es decir que el incorporar deuda a la estructura económica proporcionaría una rentabilidad superior que sin ella.

Por el contrario, si fuera inferior a 1, un mayor endeudamiento traería consigo un mayor riesgo financiero, creando el efecto “palanca” en la rentabilidad de sus inversiones.

En el año 2019 el Apalancamiento Financiero de la Autoridad Portuaria de Santander fue de 1,005% ligeramente menor que la del año 2018, con 1,009%, dando a entender que el puerto de Santander, está capacitado para contraer deuda ya que el coste de este es menor que la rentabilidad obtenida, pudiendo ser utilizada esta deuda en su estructura financiera, como puede reflejar además en su rentabilidad económica que es superior a su financiera, en los años 2018 y 2019.



Gráfica 5-9. Evolución apalancamiento financiero Autoridad Portuaria de Santander. Fuente: Elaboración propia, datos obtenidos de la Autoridad Portuaria de Santander.



6. CONCLUSIONES

Mediante este informe se puede apreciar las dos vías de ganancias más importantes para los Puertos del Estado y en especial para la Autoridad Portuaria de Santander, como son el tráfico, y las tasas portuarias pertinentes a cada Autoridad Portuaria del país, que proporcionan un sistema cíclico de renovación y mejora a lo largo de la historia.

Como hemos comentado, el tráfico es el principal motor de esta cadena logística y depende de numerosos factores, tanto económicos como sociales o medioambientales, es este último factor el de mayor amenaza para el tráfico portuario, ya que los controles y medidas de la Organización Marítima Internacional son constantes, proporcionando un nivel de adaptación de las compañías navieras muy importante. El tráfico en Santander aumento con respecto al periodo anterior, 2018-2019, pero sus cifras son algo inferiores con respecto a otros puertos de la misma similitud, esto es debido en gran manera al tamaño del puerto, que debe expandirse para poder aumentar las escalas y las compañías marítimas transitadas por Santander, Esta expansión está presente en el plan estratégico de infraestructuras de la Autoridad Portuaria de Santander, (2012-2022), en donde se aprobó la mejora del muelle de Raos 9, junto con su canalización y vías marítimas y la mejora de la zona de Raos Sur, aumentando la inversión a realizar en más de doscientos millones de Euros.

En la actualidad hay que resaltar la importancia del tráfico de automóviles, mercancía ro-ro y cemento para el puerto de Santander ya que son las mercancías más transitadas, dando a entender que son mercancías dependientes del sector económico, y una mínima distorsión como la del Dieselgate de Volkswagen, modificaría la estructura económica y financiera del puerto. Como hemos comentado antes esta reducción de actividad se refleja en el total importado de tasas portuarias, reduciéndose así su Importe Neto de la Cifra de Negocios. El equilibrio de las tasas portuarias se basa en un aumento o reducción del uso del dominio público, siendo este la gran opción para ajustar el déficit del resto de tasas portuarias es así como las Autoridades Portuarias nacionales consiguen adaptarse a los factores macroeconómicos, que tanto afectan al tráfico de graneles líquidos, solidos o mercancía general.

En relación con su análisis financiero debemos destacar los buenos resultados obtenidos ya que en términos de liquidez podemos observar los correctos números registrados en su fondo de maniobra y en su ratio de liquidez dando a entender que gran parte de sus transacciones son trasladadas a su cuenta detesorería, reflejando menos deuda así con los clientes, y más dinero físico a obtener, pudiendo así interpretar la correcta gestión de cobros.

En cuanto a su solvencia, observamos que la Autoridad Portuaria tiene un alto grado de solvencia y una autonomía financiera bastante alta, lo que se puede interpretar como una incorrecta utilización de los recursos financieros. Pero tras observar las continuas inversiones realizadas en las infraestructuras del puerto, podemos entender que se trate de un ahorro para la próxima inversión en el puerto, ya que no se descarta una ampliación portuaria a la zona norte de Santander, entre la Maruca y la zona del Bocal, para los próximos años.



Reconociendo en estos ratios, una excelente capacidad para hacer frente a sus deudas a corto plazo, como la gran capacidad de gestionar el cobro a sus clientes.

En cuanto a su análisis económico, vamos a reflejarlo en función de dos ratios. El primero es el Importe Neto de la Cifra de Negocios, que es el reflejo de la actividad portuaria y el continuo tránsito de navieras por el puerto, reflejado en sus tasas portuarias que como ya hemos comentado son los ingresos potenciales de la Autoridad Portuaria de Santander. Estas tasas han mantenido una tendencia de crecimiento durante los últimos cinco años, favoreciendo en este sentido el segundo ratio observado, la rotación de activos, que se mantuvo positiva y cercano al valor del periodo anterior, dando a entender que la proporción de rentabilidad de las inversiones en los activos del puerto son positivas, pero no crecientes al mismo ritmo.

En este análisis es de vital importancia reconocer que el puerto exento de pago de impuestos y esto hace que los mayores gastos registrados en su cuenta de Pérdidas y Ganancias sean sus amortizaciones, gastos de personal y otros gastos de explotación, siendo este último el más significativo entre 2019 y 2018, recogido en gastos tales como reparaciones o la necesidad de servicios de profesionales independientes, gastos que surgen de las continuas reparaciones y reformas realizadas en las instalaciones del puerto como la gran reforma de Raos 9 o la de la terminal del Ferry.

Respecto a las rentabilidades debemos decir que la Autoridad Portuaria de Santander tiene unos valores tanto de rentabilidad económica como financiera, bastante positivos, encontrándose en una situación de equilibrio, en donde el correcto uso de sus inversiones en infraestructuras por lo general, aumentan su rentabilidad anual y favorece al aumento del tráfico marítimo en la ciudad. El gran volumen de su Patrimonio Neto va aumentándose año tras año, y es debido a las pequeñas inversiones que se llevan realizando desde 2012, para el aumento de la zona de la bahía, siendo esta la posible solución para el aumento del tráfico local, ya que como se puede apreciar en su apalancamiento financiero, la rentabilidad del puerto aumentaría contrayéndose deuda con terceros, sin llegar a los más de 9 millones de euros que se le reclamaba a la Marina de Santander en 2018 o al importe de 1 millón y medio de euros de deuda que tenía el Gobierno de Cantabria con la Autoridad Portuaria de Santander, siendo estas deudas menores, en comparación con la capacidad de solvencia y liquidez del puerto, o su Patrimonio.

Finalmente podemos concluir con que el puerto de Santander es económica y financieramente estable y se sitúa en una posición de equilibrio frente a los cambios macroeconómicos del momento, pudiendo continuar su actividad en sectores como la construcción o el automóvil, damnificados durante los últimos años, siendo la ampliación de sus instalaciones, la mejor manera de progresar en el futuro, ya que la ciudad de Santander está creciendo y su puerto debe crecer con ella también. Este crecimiento se basa en dos pilares. Aumento del tamaño del puerto de Raos, en su zona sur en especial, y la mejora de la conexión ferroviaria con el centro del país. Estas inversiones son posibles gracias a la gran gestión de cobros de sus clientes que se duplicó con respecto a 2018 y a la rescisión del contrato con la empresa FCC Construcción, encargada de la ampliación de Raos, quien no pudo hacerse cargo de la mejora del muelle para aumentar el nivel de tráfico de automóviles o mercancía ro-ro en 2018.



7. BIBLIOGRAFÍA

AYUNTAMIENTO DE SANTANDER. HISTORIA DE LA CIUDAD. [Sitio web]. [Consulta: 10 de abril 2021]. Disponible en: <https://santander.es/ciudad/santander/historia>

BURGUNDY SCHOOL OF BUSINESS (2019). Analyse financière. Masters Grande Ecole.

ESPAÑA. 2010. Decreto 33/2010. Régimen económico del sistema portuario de titularidad estatal. Boletín Oficial del Estado. [Sitio web]. [Consulta: 12 de mayo 2021]. Disponible en: <https://www.boe.es/boe/dias/2010/08/07/pdfs/BOE-A-2010-12703.pdf>

EUROSTAT. European statistical Recovery Dashboard. [Sitio web]. [Consulta: 15 de mayo 2021]. Disponible en: https://ec.europa.eu/eurostat/data/database?node_code=met_10r_3gva

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. [Sitio web]. [Consulta 20 de abril 2021]. Disponible en: <https://www.imo.org/>

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA. ESTADISTICA SOBRE EL TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIAS Y PASAJEROS. [Sitio web]. [Consulta: 12 de mayo 2021]. Disponible en: <https://www.ine.es/dyngs/IOE/es/operacion.htm?numinv=22046>

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANAO. OBSERVATORIO Y ESTADISTICAS. [Sitio web]. [Consulta: 28 de abril 2021]. Disponible en: <https://www.mitma.gob.es/informacion-para-el-ciudadano/informacion-estadistica/transporte/transporte-maritimo/nota-metodologica-del-transporte-maritimo#dos>

OBSERVATORIO DE TRANSPORTE Y LOGISTICA EN ESPAÑA. BASE DE DATOS. [Sitio web]. [Consulta: 12 de mayo 2021]. Disponible en: <https://apps.fomento.gob.es/BDOTLE/iniciobd.aspx?s=0>

PUERTOS DEL ESTADO. ANUARIO ESTADISTICO. [Sitio web]. [Consulta: 8 de mayo 2021]. Disponible en: <http://www.puertos.es/es-es/estadisticas/RestoEstad%C3%ADsticas/anuarioestadisticos/Paginas/2019.aspx>

PUERTO DE SANTANDER. EL PUERTO. [Sitio web]. [Consulta: 20 abril 2021]. Disponible en: https://www.puertosantander.es/cas/ga_cnp_puerto_tiene_historia.aspx



PUERTO DE SANTANDER. SERVICIOS MARITIMOS. [Sitio web]. [Consulta: 25 de abril 2021]. Disponible en:

https://www.puertasantander.es/cas/trafico_lineas_regulares.aspx

SISTEMA DE ANALISIS DE BALANCES IBERICOS. Informa: Muestra de la situación de la Autoridad Portuaria de Santander, en los años 2019 y 2018. [Sitio web]. [Consulta: 2 de junio 2021]. Disponible en:

https://sabi.bvdinfo.com/version-202115/Report.serv?_CID=82&context=3HSVJD3MFSLGH8W&SeqNr=0

TARIFAS Y TASAS PORTUARIAS 2019. [Sitio web]. [Consulta: 18 de mayo 2021].

Disponible: http://www.pasaiaport.eus/images/el-puerto/tasas-tarifas/Web_Tasas_y_tarifas_2019.pdf

UNIVERSIDAD DE CANTABRIA. 2021. Ratios financieros. Asignatura Análisis Contable. [Sitio web]. [Consulta: 28 de abril 2021]

Disponible en: <https://moodle.unican.es/course/view.php?id=9029>.

UNIVERSIDAD DE CANTABRIA. 2019. Ratios financieros. Asignatura Dirección Financiera. [Sitio web]. [Consulta: 28 de abril 2021]

Disponible en: [Tema 1 - Estructura de capital \(Diapositivas\) \(4\).pdf](#)